TURISM Magazin

CUM PREFERAȚI TURISMUL ?

DRUMEȚIE SAU PLIMBARE CU MAȘINA

MICRO-ANCHETA NOASTRĂ

Recent, am adresat această întrebare cîtorva dintre numeroșii turiști aflați în preajma munților. Cei mai mulți ne-au răspuns că preferă turismul fără nici un mijloc de transport; cu rucsacul în spate și bățul în mînă.

Dar să reproducem cîteva dintre răspunsurile primite:

Andrei Maurer — inginer mecanic la Întreprinderea de echipament metalic pentru binale Oradea și **Hani Maurer** — dactilografă: Sîntem în concediu la Predeal. Ne place stațiunea, iar dintre formele de practicare a turismului, preferăm drumeția. Credem că organizarea locală ar trebui să vină mai mult în sprijinul trustului — oferind un program de excursii mici în jurul stațiunii. N-ar strica o popularizare — mai susținută — prin afișe turistice în toată stațiunea, ceea ce ar fi util, în același timp, pentru informarea amatorilor tentați să viziteze principalele obiective turistice.

Ar trebui, de asemenea, să fie adus la cunoștința vizitatorilor stațiunilor programul de funcționare a tuturor telefericelor din această zonă. Neștiind care este ziua de revizie a acestor mijloace de transport, turiștii fac deplasări inutile, fără să-și atingă scopul propus.

Alexandru Naghi — artist instrumentist la Opera Română: Sînt turist. Îmi place drumeția. Înțeleg să ajung cu un mijloc de locomoție — autocar, mașină, motocicletă — într-o stațiune, unde abandonînd vehiculul încep adevărata plimbare în natură. Am tot echipamentul necesar. Îmi place să colind munții eternizînd frumusețile peisajului pe peliculă, căci am și o altă pasiune: fotografia. Am foarte multe poze — mărturii ale drumurilor mele trecute. Sînt și membru al A.C.R.

Stelian Niculescu — tehnician la uzina Tractorul și **Leontina Niculescu**, șef de serv. C.F.R. — actualmente pensionari: Turismul cu mașina pare cel mai comod, dar nu cel mai bun și nici cel mai sănătos.

Sîntem de peste 28 de ani la Brașov, dar niciodată n-am renunțat la marea plăcere pe care ți-o dă plimbarea pe munte. Am bătut cu piciorul Postăvarul, Piatra Mare, Bucegii, Muntele Roșu, Predealul, Gîrbova, Trei Brazi și nu ne-am plictisit niciodată.

Noi — să vă spunem sincer — regretăm că Poiana s-a cam urbanizat, așa că adevăratul turist trebuie să caute liniștea în altă parte.

Ludovic Nemeth (pensionar, 71 de ani). L-am surprins — cu rucsacul prins pe umeri — rătăcind singuratic pe plaiul văii Lupului. Ne-a răspuns amabil și... informat: Sînt un îndrăgostit de munte. Cine nu iubește natura, nu poate fi sănătos. Turismul pe jos îți dă și bucurie și sănătate. O spun din experiența mea și această deprindere încerc să o transmit și nepoților — tovarășii mei de drumeție.

Prețuiesc muntele, admir efortul de civilizare a muntelui, dar ca îndrăgostit al naturii și turismului, nu pot fi de acord cu modul de realizare. Natura este uneori maltratată.

Drumurile turistice sînt impracticabile din cauza deteriorărilor aduse de tractoare, a pomilor doborîți și abandonați de-a curmezișul drumului. Și în Poiana (pe pîrtia de slalom) și pe Postăvarul — constructorii au lăsat în urma lor numai gropi, șanțuri, materiale, încît farmecul acestor locuri s-a destrămat.

Eftimia Dulfu, casnică, București: Am venit pentru o singură zi, dar vraja munților mă reține aici de 4 zile. De altfel, va veni și soțul meu (ing. P. Dulfu) care, la rîndul său, iubește foarte mult drumeția pe munte.

Dr. Mircea Bălan, spitalul Finanțe din București: Am venit cu mașina, împreună cu soția (asistentă la același spital), dar o dată ajunși la un loc de parcare uităm de autoturism și începem turismul adevărat, cel cu rucsacul în spate.

Hans Gundesch — pensionar, Cisnădie: După cum vedeți șchiopătez destul de bine (am fost accidentat, suferind o operație) și cu toate astea nu renunț să urc pe munte. Cunosc Făgărașul ca în palmă. Și cunoștința n-am făcut-o nici cu mașina, nici cu motocicleta pentru că eu prefer turismul pe jos.

Constantin Șerbănescu — funcționar la complexul turistic Mangalia: Merg cu mașina cît pot mai mult dar apoi urc pe cărări pînă pe creasta muntelui. N-a existat munte din preajma Sinaiei pe care să nu-l urc. De la 16 ani plec pe munte. Mai am cîțiva prieteni, toți din Constanța, și ne-am constituit într-un grup numit „cățărătorii pe piatră". Dispunem și de un echipament adecvat.

Dr. Constanța Țurcanu — spitalul Vasile Roaită București: Nu poate fi nimic mai frumos ca turismul pe jos. Am mașină, dar am lăsat-o la parcare. Cărările munților te relaxează extraordinar și totdeauna aștept cu nerăbdare prilejul de a le urca.

Mihai BÎRA
Costin CHIRIAC

TUDOR GEORGE

BOCANCII DE TURISM

Blindat îmi stă și crenelat ca tancul
Cu botu-n soare, lucitor, bocancul:
Gata-i de-asalt să-nfrunte spațiul, timpul,
Triumfător urcînd sub tălpi Olimpul!

— Ajunge, dragii mei de drumeție!
Dați-mi răgaz măcar un ceas și mie!
Mult hăituirăți, parc-ați fi ogari!...
Mai stați și voi tihniți prin vîrf de pari!

Dar, cocoțați prin piscuri de ulucă,
Fac alpinism, par tot cu dor de ducă:
Neosteniți, cu pași de Guliver,
Bocancii mi se culcă la picior!

Le-am păsuit răgaz o zi întreagă,
Atîta timp cît sufletul să-și tragă
Și cît — dedat cu umbletul mereu —
Măcar oleacă să respir și eu.

Da' nu-i timp de odihnă, căci mai sînt
Tărîmuri neumblate pe pămînt!
Doar cît să fluier, ca un vînător:
Bocancii mi se culcă la picior!

Și iată-i cu urechile ciulite
Ulmind prin vînt chemări nebănuite
— Cîini credincioși — cu limba scoasă-afară,
Nerăbdători s-apuce drumul iară..

CU HARTA ȘI BUSOLA...

● În Valea Rîșnoavei s-au desfășurat, în încheierea sezonului, trei competiții care s-au bucurat de o largă participare. „Cupa Tineretului" (40 de concurenți din 8 județe) a prevăzut pentru fete un traseu de 7 625 m cu 320 m dif. de nivel și cu un timp calculat de 150 minute, soldîndu-se cu următoarele rezultate: 1. Gisela Morres (Rulmentul Brașov) 85:05,2; 2. Dana Păunel (I.P.P.G. București) 88:35,3; 3. Elena Iamandi (I.P.P.G. Buc.) 92:40. Proba masculină (pe 8 525 m, cu 390 m dif. de nivel și 175 min. t.c. a revenit lui Ion Gheucă (I.P.P.G. Buc.) 62:00 urmat de R. Bunea (Voința Buc.) 65:15,3, N. Oprișoiu (Clujana-Cluj) 69:37.

„Cupa Juniorilor" (23 concurenți) s-a încheiat cu următoarele rezultate: FETE (5 900 m, 290 m dif. de nivel și 135 min. t.c.): 1. Oana Creangă (Dacia-Buc.) 127:45; 2. Elena Badea (Voința Buc.) 130:45; 3. Helga Balaș (Voința Sibiu) 134:08. BĂIEȚI: 6 600 m, 350 m dif. nivel și 145 min. t.c.): 1. B. Tökes (Lemnarul Tg. Mureș) 69:55; 2. P. Pîrvulescu (Minerul Baia Mare) 78:03; 3. P. Constantin (Dacia-Buc.) 81:56.

„Cupa Rulmentul" (87 concurenți din 11 județe și în plus 8 sportivi ai clubului Slavia V.S.T. Kosice, campioni ai Cehoslovaciei la ștafeta de orientare turistică). Rezultate. — FETE (6 000 m, cu 350 m dif. nivel): 1. Mariana Abrudan (Ecranul Buc.) 69:50; 2. Gisela Morres (Rulmentul Brașov) 84:17; 3. Luminița Mușat (Universitatea-Iași) 97:40; BĂIEȚI (11 250 m, cu 250 m dif. nivel); 1. O. Lexen (Rulmentul Brașov) 101:34; 2. J. Toth (Slavia-Kosice); 3. I. Rohac (id.) 116:35.

G. WEISSTOFFEL,
coresp.

Două decenii de alpinism

În majoritatea disciplinelor sportive, marea performanță înseamnă un titlu mondial, o medalie olimpică, un record al Europei sau al lumii.

În alpinism, istoria marilor performanțe se scrie, de obicei, în tomuri groase, reprezentînd în majoritatea cazurilor și istoria înlăturării petelor albe de pe hărțile lumii, ele fiind considerate în același timp descoperiri geografice, așa cum s-a întîmplat cu cucerirea Everestului și a celor 13 giganți de peste 8 000 m înălțime ai pămîntului.

Păstrînd proporțiile — desigur — și alpinismul românesc își are descoperitorii lui. Dacă pînă în 1944 nu se putea vorbi decît de 47 de trasee alpine stabilite în Carpați, astăzi catalogul federației de specialitate numără peste 400 la care s-ar mai putea adăuga alte 120 trasee realizate în timp de iarnă.

Pentru cei ce le-au efectuat în premieră, aceste trasee au valoarea unor recorduri, ei fiind primii oameni ce au descoperit și urcat acele itinerare. Dar, dacă în alte discipline recordurile pot fi corectate, la alpinism traseul urcat în premieră rămîne întotdeauna performanța primei echipe. Istoria va consemna data efectuării și numele realizatorilor iar traseul va rămîne o piatră de încercare pentru generațiile viitoare de iubitori ai muntelui.

Cine sînt realizatorii acestor recorduri, cînd le-au stabilit ei și cu ce ocazie, după un număr de ani aproape nimeni nu se mai interesează. Dacă, însă, cineva le descrie cu talent, ele pot constitui o temă de lectură pasionantă, cu pregnant caracter educativ-patriotic. Ce mult s-ar putea scrie, de pildă, despre secția de alpinism a asociației sportive **Armata-Brașov**, care și-a sărbătorit nu de mult 20 de ani de la înființare.

Răscolind amintirile temerarilor exploratori ai Carpaților, am retrăit alături de ei aventurile miilor de escalade întreprinse împreună. Ca membru fondator al secției, mi-am îngăduit să punctez în rîndurile care urmează pe cele mai reprezentative.

Palmaresul alpiniștilor din asociația sportivă Armata-Brașov reprezintă cifric 195 de trasee alpine urcate în premieră. Performanțele realizate au fost consemnate la timp iar peripețiile prin care am trecut sînt încă vii în amintirea multora dintre noi. Cine ar putea uita, de exemplu, cele 23 de nopți petrecute în uriașul perete al Văii Albe înainte de a termina premiera Fisurii Albastre, una din marile performanțe alpine românești?

Printr-o susținută muncă de instruire, alpiniștii secției s-au perfecționat mereu ajungînd pe înaltele trepte ale măiestriei sportive. Prin realizarea traseelor de maximă dificultate: 23 August (gradul 6 B), Traseul Armata (gr. 6 B), Traseul Pintenilor (gr. 6 A), Traseul Surducui Mare (gr. 6 B), Hornul Bardosului (gr. 5 B) etc. maestrul emerit al sportului Aurel Irimia și maeștrii sportului Matei Schen, Dumitru Chivu și Ladislau Caracioni și-au înscris numele în istoria alpinismului românesc. După desființarea puternicei secții de specialitate a clubului Voința, în secția de alpinism a asociației sportive Armata, au venit să activeze maeștrii sportului Tudor Hurbean și Gheorghe Enache împreună cu sportivii de categoria I, Nicolae Călin și Pompiliu Pascu, realizatori ai unor dificile trasee alpine printre care și Santinela de la Gîtul Iadului (gr. 6 A) și Surplomba de la Gîtul Iadului (gr. 6 A).

Performanțele sportivilor amintiți și acelea realizate de mezinii echipei Nicolae Nagy și Nicolae Sbîrcea, campioni de alpinism pe anul 1969, reprezintă 60 la sută din totalul traseelor alpine înscrise în catalogul federației de alpinism din 1944 încoace.

Dacă premierele alpine de vară au fost realizate și de echipele altor asociații, ascensiunile de iarnă, în premieră, de-a lungul crestelor Carpaților, aparțin exclusiv echipelor asociației sportive Armata-Brașov. Creasta munților Rodnei (1952), a munților dintre Jiu și Olt (1953), culmea Făgărașilor (1951) și cea a munților dintre văile Prahova și Teleajen (1954) se numără printre cele ce au constituit anii de ucenicie ai alpiniștilor militari în vederea marelui drum de creastă de-a lungul Carpaților Meridionali. În această temerară expediție, ei au luptat cu munții și capriciile iernii 36 de zile.

Prima tură de-a lungul Carpaților Meridionali s-a efectuat între 22 februarie — 26 martie ceea ce a însemnat, de fapt o ascensiune de primăvară. În anul 1969, alpiniștii aceleiași asociații au parcurs Meridionalii între 24 ianuarie—19 februarie, fiind singura echipă din țară, care, din punct de vedere calendaristic, a străbătut integral traseul pe timp de iarnă, o iarnă caracterizată de meteorologi drept cea mai grea din ultimul secol.

Alături de speologii de la Cluj sau de cei de la Institutul de Speologie „Emil Racoviță" din București, alpiniștii militari au întreprins explorări deosebit de grele. Cetățile Ponorului, cu misteriosul lor curs de apă subteran, întrerupt de 14 lacuri a reținut corpul expediționar în una din explorările sale timp de 12 zile sub pămînt. În avenul 1 Mai, altă peșteră dificilă din munții Apuseni, unde s-a coborît aproape 200 m sub pămînt, alpiniștii și oamenii de știință au trăit momente de mare tensiune într-una din nopți cînd apele au crescut cu mai bine de un metru, inundînd galeria în care își instalaseră bivuacul.

În ceea ce privește activitatea competițională, vom aminti doar faptul că din cele 16 campionate de alpinism disputate, asociația sportivă Armata-Brașov a cîștigat 10.

Pe plan propagandistic, echipa se face remarcată prin organizarea de conferințe și proiecții de diapozitive colorate, prezențe în presă, la radio și televiziune, filme artistice și documentare, realizarea unor ghiduri de turism-alpinism etc.

După cele două decenii de activitate, se poate spune că secția de alpinism a asociației sportive Armata-Brașov, are un lot de alpiniști maturi, cu o vastă experiență în problemele de alpinism și deci capabil să ducă la bun sfîrșit o ascensiune pe munții înalți ai lumii, o ascensiune ce ar constitui pentru ei și împlinirea unui vis care i-a stimulat de-a lungul anilor în realizarea atîtor performanțe.

Emilian CRISTEA
maestru emerit al sportului

ÎNTÎLNIRE CU MICII TURIȘTI DE LA ȘCOALA GENERALĂ Nr. 86

Mai întîi a apărut ideea înființării unui cerc turistic. Îndrăgostiți de frumusețile patriei, dornici să cunoască realizările celor care lucrează în fabrici și pe ogoare — elevii de la Școala generală nr. 86 din Capitală au pus, cu cîtva timp în urmă, bazele unui grup al amatorilor de excursii, numit „Hai la drumeție!" Au fost făcute, pînă acum, numeroase excursii în cele mai pitorești locuri ale țării.

Apoi, grupul elevilor-turiști a înființat un buletin propriu purtînd aceeași titulatură. A fost numit un redactor-șef dintre elevii școlii, redactori-șefi adjuncți etc. În scurt timp, buletinul „Hai la drumeție!" a devenit o adevărată oglindă a activității turistice din școală. De altfel, despre colegii noștri de la Școala generală nr. 86 s-a scris într-un număr recent al SPORTULUI. Cu cîteva zile în urmă, mai mulți redactori ai ziarului au avut o întîlnire cu conducerea și elevii școlii și — firește — cu colectivul care elaborează buletinul.

Acum, în preajma redactării nr. 10 al buletinului, dorim succes colectivului de redacție și tuturor elevilor care contribuie la redactarea lui.

In foto: instantaneu de la întîlnirea cu elevi ai școlii

Foto: THEO MACARSCHI

---

meditații inocente

Cu nea Teniță m-am întîlnit în oraș, la un pahar cu Murfatlar: voia omul să vază *Mai periculoase decît bărbații*, și dimineața fusese prins în prepararea unor borcane cu gogonele și ardei grași umpluți cu varză; nea Teniță iese rar în centru, iar murăturile din toamna asta i-au luat o grămadă de timp. (E drept că le și scoate dumnezeești de bune). M-a rugat să-i procur eu biletul de cinema, și, suflet bun, am stat la coadă și i l-am procurat. Ne-am întîlnit să i-l dau într-o bodegă de pe bulevard. Cum avea o oră pînă să înceapă filmu' (așa procedează și cînd pleacă undeva cu trenul, vine cu două-trei ore mai-nainte la gară), ne-am pus pe taifas.

— N-am văzut pîn-acum vreun ospătar să pronunțe corect: Murfatlar. Sau spune Murflatar, *sau* Mulfratar. *Din două una: ori se schimbă etichetele sticlelor provenite din podgoria dobrogeană, după cum le pronunță ospătarii, ori își schimbă pronunția ospătarii, după cum scrie pe eticheta sticlelor. Altfel picăm în derută totală.*

A sorbit o înghițitură de... Mulfratar, și a rămas gînditor, rotind încet paharul între degete.

— ...E o chestie, vezi dumneata: pe unele sticle mai scrie și Pinot gris, *în franțuzește, dar p-asta ospătarii îl pronunță corect,* Pino gri. *E de ne-nțeles. Pe o etichetă scrie pe limba ta, da' pronunți aiurea, pe alta scrie în limbi străine și spui cum trebuie. Cum vine asta?*

— Azi ești pus pe hartă.

— Mai mult sînt întristat. Trecu de dimineață nepotu-meu pe la mine, băiatu sor-mi din Fetești. Se-ntorcea din concediu și mi-a arătat niște fotografii de amator, scoase de prieteni. Domnule, m-a impuns cu un extrem de ascuțit deget arătător, toate pozele erau scoase pe munte și toți din ele erau îmbrăcați cu haine și pantaloni!

— Sper că nu te așteptai să se fotografieze gol. Nu sîntem în Suedia sau Danemarca.

— Te rog să fii serios, erau și nevestele cu ei. Da: toți aveau haină, cravată, fișuri lucioase... și-n fund se profilau munții, domnule, munții, pădurea, iarba! Strigător la cer.

— De ce, nea Teniță?

— Cum: de ce? Natura e un templu, o taină de zile mari. A spus-o și Baudelaire. Nu e prima oară cînd remarc că sînt enorm de mulți cetățeni care încă nu știu cum să abordeze templul ăsta al naturii. Turismul e sport? Atunci să fie abordat cu costumația respectivă. Nu face gesturi nerăbdătoare, lasă-mă să termin. P-ormă fă-le, dacă-ți mai dă mîna. Ai să-mi spui că magazinele de specialitate au ce le trebuie ca să îmbrace frumos turiștii. N-au, domnule. Au un tip de rucsac, cu unul, două sau trei buzunare, un tip de spirtieră, două tipuri de bocanci, un tip de bască și pulovere colorate în trei modele. Dacă, Doamne-păzește, fură ceva un turist îmbrăcat la magazin, comite în sfîrșit o fără-de-lege și i se spune poterei: „Vedeți că purta o bască așa, un pulovăr așa și bocanci așa. A fugit pe Valea Seacă a Caraimanului". — sînt ferm convins că potera suie Caraimanul și culege la cabanele de pe creastă pe puțin cincizeci de inși purtînd aceeași bască așa, același pulover așa și aceiași bocanci așa. Asta-i un aspect al problemei: lipsa de varietate a celor care, de bine-de-rău se îmbracă turistic. Restul vine la odihnă în orășelul de la poalele muntelui, și pe o zi cu soare exploziv suie spre colții de stîncă de sus. Afară de un bidon de plastic alb, agățat neglijent și cu importanță de un umăr, și de un soi de piolet fragil și pirogravat, cumpărat cu cîțiva lei la unul din imposibilele dar elegantele magazine de artizanat de jos, bătatu' a plecat spre cucerirea pădurii și a jnepenilor în pantofi ascuțiți Clujana, în pantaloni Florela, cămașă de nailon și cravată scrisă lat pe eticheta de pe dos: București; dacă mai poartă și o uniformă de fîș albastru, din alea ce au toți, e perfect. După o oră de urcuș, băiatu' își scoate fîșu, haina, cămașa, își răcorește labele picioarelor în apa de gheață a unui izvor, înjură frumusețile naturii și o șterge jos, călcînd ca pe cuie. Am văzut mulți de-ăștia: după mine, sînt pîngăritori inconștienți ai decorului prin care trec. O să-mi spui din nou că poate băiatu' n-a avut bani să-și cumpere o bască, un tricou și o pereche de ghete cu tălpi ușoare. Ba a avut, însă a fost obișnuit să se poarte domn... n-ai remarcat diminețile pe stradă sau la serviciu, cîte haine de culoare închisă, cîți pantofi negri și cîte cămăși albe circulă în libertate? Eu unul știu că dimineața te-mbraci lejer, mai sport, mai deschis la culoarea costumului; culoarea închisă, negrul sînt pentru ceremonii și înhumări. Și p-ormă, venim din cetatea lui Bucur: pe munții și-n codrii noștri în care au hăulit ciobanii lui Dionysos și haiducii Jianului, n-ai voie să umbli în haine de oraș. Pot spune c-am făcut și eu un pic de sport la viața mea, am mai tras la o ramă în Cișmigiu, am umblat pe bicicletă... am luat parte, pricepi? Dar pe munte n-am umblat niciodată în haine de concert. Ar fi rîs de mine jivinele pădurii, ar fi hohotit copacii, frunzele și florile sălbatice. Fiindcă, vezi dumneata? Pe timpuri, cabanele de pe munte primeau doar pe îndrăgostiții de ele; azi, sus s-au montat cabane gen Katanga sau Ambasador: cu bar, cu țigări, și băuturi străine; cu scaune-nvelite în cretonă, cu lămpi voalate de music-hall. Și atunci băieții suie sus ca pe bulevard, în pantofi și cravată, și-n loc să se prăjească la soare, să se uite la stelele mari cît farfuria sau să asculte vuietul de orgă al pădurii de brazi stîrnite de vînt, preferă să bea Campari sau bere și să-l asculte la tonomate pe Tom Jones. O fi civilizație, dar mie mi se pare cam nesănătoasă.

— Ei, nu-i dracul chiar așa negru cum îl descrii.

— Posibil. Păcat însă că a pierit gustul acela romantic de asprime și duritate, gustul acela de Far-West al naturii. A dat pe gît paharul și s-a strîmbat: Cînd n-o mai fi o floare în Poiana Narciselor, un copac nescrijelit pînă-n inima lui cu Gogu și Mareana, cînd n-o mai fi un fir de iarbă pe Dengheru, o coadă de păstrăv în Lotru, o singură gîză, un cerb sau un rîs prin pădurile noastre — abia atunci toți or să-și amintească de vorba Margaretei Pislaru: „Va veni o zi, cînd vei regreta-a-a..." Plaic maestre.

(Asta mi-a spus-o mie, nu ospătarului sprijinit melancolic cu spatele de sobă).

— Ce te uiți așa la mine?

— Știu și eu... să nu ne-aprindem paie-n cap cu turiștii nesportivi, nea Teniță.

— Ce îți aprinzi dumneata? Îmi aprind eu. Pe ei, și la anu și la mulți ani.

Al. STRUȚEANU

RALIURI TRANSCONTINENTALE

În anul 1959, cu ocazia sesiunii sale anuale, Comisia Economică O.N.U. pentru Asia și Orientul Îndepărtat (ECAFE) a hotărît construirea unei rețele rutiere, care să lege între ele țări și capitale din Turcia pînă în Japonia și din Nepal pînă în Arabia Saudită, rețea al cărei proiect a fost estimat la 300 milioane de dolari. Primul pas în realizarea acestui vast proiect s-a făcut în același an prin începerea lucrărilor de construcție a șoselei de la localitatea Bazargan, situată la granița Turciei cu Iranul, pînă la Saigon, pe o distanță de 6360 mile.

În 1966, cînd s-a apreciat că drumul va putea fi terminat pînă la sfîrșitul decadei, delegatul australian la ECAFE a propus organizarea, în 1970, a unui mare raliu automobilistic transcontinental. Sugestia a fost acceptată, dar s-a considerat că este necesar să se organizeze în prealabil un raliu de încercare de la Vientiane (Laos), prin Thailanda, Malaezia pînă la Singapore, pe o distanță de circa 2000 mile, pentru a sărbători deschiderea „Șoselei asiatice". La acest raliu, care a fost efectuat în luna aprilie a acestui an, au participat 165 de autoturisme, două autocamioane și un autobuz.

Structura concurenților (din care 70 la sută thailandezi) a fost destul de variată, iar afară de echipele de profesioniști, a mai participat și un amator pe un automobil tip Lagonda 1926, un taxi Bangkok și un Mercedes-Benz. Calitatea drumurilor a fost apreciată ca excelentă, în comparație cu ceea ce era cu cinci ani în urmă.

Succesul raliului a încîntat pe organizatorii ECAFE. Fiecare țară a acționat cu un zel deosebit, iar interesul pe care competiția l-a stîrnit în lume a fost imens. O companie japoneză a întocmit un studiu cu privire la posibilitățile de a introduce un serviciu de autobuze între Singapore și Vientiane (Laos), iar unele firme comerciale din Singapore au declarat că preferă să-și transporte mărfurile în Laos, folosind șoseaua în locul căilor ferate.

Raliul proiectat pentru anul 1970 va începe la Londra în luna aprilie, va trece prin Kabul (Afganistan) și apoi va ajunge la Katmandu (Nepal) prin Himalaya — de acolo la Calcuta, îndreptîndu-se spre Tokyo și apoi Osaka, unde concurenții vor fi aplaudați de vizitatorii lui „Expo '70". Data raliului va coincide cu a 25-a aniversare a Națiunilor Unite.

Întrucît scopul acestui raliu este să demonstreze că niște automobiliști obișnuiți, în automobile obișnuite, sînt în stare să străbată Asia, s-a sugerat ca întrecerea să ia sfîrșit la Katmandu, unde să se distribuie și premiile, iar de acolo să se organizeze un nou raliu, deci de la Katmandu la Osaka, pentru cei care doresc să continue sau pentru concurenții care își au domiciliul în țările Orientului Îndepărtat.

Asemenea alternativă ar da posibilitate „entuziaștilor" europeni să petreacă trei săptămîni de vacanță în acest raliu, în loc să înfrunte odiseea unei întoarceri de două luni.

Altă variantă propusă este aceea a unui raliu separat, în cadrul aceluiași eveniment, organizat simultan de la Teheran la Katmandu, pentru a putea participa și concurenți locali din India, Pakistan și Iran. Organizația Națiunilor Unite, în noul său rol de organizator de curse auto, nu face economii în organizarea raliurilor.

O companie japoneză s-a oferit să asigure transportul gratuit al concurenților de la Calcutta la Tokyo și înapoi. Automobil Clubul Japonez va finanța o mare parte din cheltuieli, estimate de către ECAFE la 50 000 de dolari. Țările cuprinse în raliu donează importante sume de bani comitetului central de organizare. Finanțarea concurenților, însă, este o problemă mult mai grea. Organizarea unei echipe de trei automobile precum și gararea și întreținerea acestora de-a lungul rutei ar costa 25 000 dolari.

De obicei, companiile de cauciucuri și cele de benzină acordă asistență gratuită concurenților. Dar cel mai scump element în astfel de competiții este timpul: nu sînt mulți aceia care își pot permite să facă un drum de două luni pînă în Japonia și înapoi.

Raliul proiectat pentru 1970 își are originea într-o competiție similară, organizată în 1907 de către ziarul francez „Le Matin", de la Pekin la Paris, la care au participat cinci concurenți și a durat două luni. Asemenea întreceri s-au intensificat începînd din 1968, cînd ziarul londonez „Daily Express" a organizat cunoscutul „maraton" Londra — Sydney. Se pare că lumea nu mai este acum destul de mare pentru acești neobosiți „cunoscători" de noi trasee rutiere.

Liviu BERDAN